



●良 心

駝峰航線開路先鋒(中)

其實，早在1941年10月——珍珠港事變還沒有爆發的時候，中國方面就開始籌劃開闢駝峰航線。蔣介石責成宋子文開始和美國談判駝峰航線事宜，並讓中美合資的中國航空公司進行試飛來驗證可行性。第二次世界大戰期間的中國抗日戰場是世界反法西斯戰爭最早爆發、持續時間最長、牽制日軍主力最多、戰略貢獻最突出的戰場，到1941年，中國戰場平均牽制日軍陸軍兵力70%以上，最高峰達90%以上，有效遏制了日本法西斯的全球擴張，並打亂了軸心國的全球作戰部署。日本無法抽調足夠兵力實施「北進」進攻蘇聯或「南進」東南亞，也無法按原計劃與德國在中東會師。中國戰場因其開創性、持久性、戰略關鍵性及犧牲貢獻，被公認為世界反法西斯戰爭的東方主戰場。

然而1941年的中國抗日戰場形勢也已到異常嚴峻危急的時刻，進入了相持階段後最為艱難的時期，軍火和物資都極度緊張。正面戰場國民黨軍經過近5年消耗已嚴重削弱，一個滿編萬人的師普遍只剩一半兵力。武器裝備嚴重不足，彈藥極度匱乏。美國許諾援助給中國的30個師的武器裝備（後來許諾提高到90個師），沒有路線運入中國，還有美國許諾的5億美元的物資，也同樣不能運入中國。據美國飛虎隊長陳納德回憶，1941年在國民黨所謂最精銳的第九戰區薛岳部隊，很多部隊兩個士兵合用1支步槍，有的部隊甚至3個士兵合用1支步槍。

中國抗日戰場，中國軍民迫切需要開闢新的受援通道。那時候最近最可行的是從中國大後方雲南經過英佔緬甸到英佔印度的空中走廊，就是後來的駝峰航線南線。其實那個時候的南線還不叫駝峰航線，只是叫中緬印空中走廊。後來有了北線這條真正的駝峰航線後，才把早期的南線稱為駝峰航線南線。駝峰航線南線從印度東北部的汀江等地起飛，經緬甸北部的新平洋和密支那，進入中國雲南經保山和楚雄到昆明。位於印度東北部阿薩姆邦的汀江機場是盟軍為支持開闢駝峰航線緊急修築的，是駝峰航線上至關重要的盟軍運輸樞紐，與中國的昆明巫家壩機場、瀘州藍田機場等共同構成了支

撐「駝峰航線」的關鍵網絡。

為了試飛開拓駝峰航線南線，中國航空公司於1941年專門從美國購買了兩架當時世界最先進的DC-3運輸機。DC-3運輸機載重量大，機體堅固，技術非常成熟，故障率很低，非常安全。第二次大戰前夕，世界各國的民用客機，90%以上是DC-3飛機。二戰爆發後，針對美軍的需要，道格拉斯公司將DC-3運輸機稍微改裝，打造出了著名的C-47運輸機。C-47成了DC-3軍用版，加大了發動機功率，提高了運油量、飛行高度和穩定性。

1941年11月20日下午，由中國航空公司飛行員夏普、吳士和祖羅組成的機組，在中國航空公司經理兼副董事長邦德帶領下，駕駛DC-3飛機從昆明巫家壩機場起飛，進行南線的正式試飛。邦德出身美國航空世家，精通航空運營，並擅長外交斡旋，在中美合作中扮演橋樑角色。他多次親身參加駝峰航線的勘查工作，評估飛行風險，為駝峰航線的開闢提供了關鍵數據。夏普是中國航空公司機組主任，他在1941年10月24日武漢淪陷前夕，臨時接替不具備夜航資格的機長，克服機場設備故障等突發情況，駕駛DC-2飛機成功接載蔣介石和夫人宋美齡撤離武漢，安全運送至衡陽。

夏普機組駕駛的DC-3飛機先從昆明飛到緬甸的臘戍，在臘戍考察後繼續往西飛。在八莫上空找到伊洛瓦底江後再逆流而上，經密支那往北飛行。密支那北部是荒無人煙的野人山邊緣小鎮葡萄，正前方是喜馬拉雅山南麓，右側就是同樣可怕的橫斷山脈，估計山脈普遍在海拔4,200米左右。在葡萄以北轉向後向西飛行，穿越了印度與緬甸邊境的重要山系納加山。納加山屬於喜馬拉雅山脈南翼的延伸部分，東北部因印度板塊與歐亞板塊擠壓抬升，形成多座超過3,000米的山峰，其中薩拉馬蒂峰海拔3,926米，是該區域最高點，山體陡峭。DC-3最後順利降落在印度北部阿薩姆的機場上。

此次南線試飛全程大體順利，證明了先進的DC-3運輸機是可以成功飛通南線的。後又經過多次試飛，進一步證明南線總體還是比較適合



空運的中緬印空中走廊。於是美國在緬甸即將失守的1942年3月與中國通過備忘錄形式正式商定開闢中緬印航空走廊，就是中國航空公司試航成功的南線。南線於1942年4月（有說是4月8日）開始正式運行後，印度汀江機場一度成為中國航空公司的專用機場。

但南線正常運行的時間很短。1942年初日軍佔領緬甸前，中國就預計英國不願堅守也守不住緬甸，日軍對滇緬公路和中緬印航線的威脅迫在眉睫，因而緊急強烈要求美國立即啟動探索開闢真正的駝峰航線（即北線）。宋子文在1942年1月2月連續向美國總統羅斯福請求，盡快開闢駝峰航線北線。同時中國政府命令10萬中國遠征軍在中緬邊境待命，只待英國同意就入緬作戰，不惜代價保住緬北，力保滇緬公路和南線航線，可那時美英盟軍還認為日軍不會很快佔領緬甸。1941年底，在泰國的日軍三個師團6萬餘人已氣勢洶洶陳兵緬甸南部邊境，死要面子的英國人還拒絕中國遠征軍入緬，錯過中國遠征軍和盟軍的最佳戰略布防時機。

1942年元旦剛過，日軍從泰國分兩路對緬甸發起大規模進攻。這是二戰中日本南進戰略的關鍵一環，目標非常清晰：就是要切斷盟國援華物資通道滇緬公路，徹底孤立中國，逼迫中國失去抵抗，此時英國才氣急敗壞請求中國軍隊入緬。為保衛滇緬公路，10萬中國遠征軍於1942年2月緊急入緬作戰，與英軍協同防禦緬甸。但駐緬英軍軍心渙散，節節潰退，甚至私下逃跑，導致中國遠征軍被日軍圍堵，日軍於5月8日就控制了緬甸全境。英軍的背信棄義，不僅讓日軍一舉切斷了中國的重要國際補給線，而且使中國遠征軍付出了慘重代價。

在緬北密支那淪陷以後，日軍派遣兩個戰鬥機中隊進駐密支那機場，專門攔截沒有絲毫防衛能力的運輸機。因為國內急需物資，中航還冒着遭遇日軍襲擊的危險飛了幾次。連續有幾架DC-3運輸機被日軍戰鬥機擊落後，南線被迫完全停飛。於是，中緬印空中航線被迫北移，這才開始真正的駝峰航線。

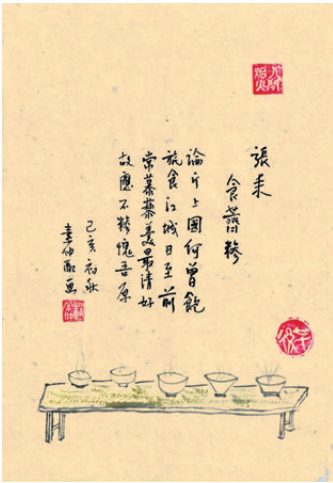


●趙素仲

從诗经時代吃到今天 古人飲食智慧的啟示

七十六 食薺麥

——張耒（兩宋時期）



張耒 食薺麥
論斤上國何曾飽，
旅食江城日至前。
常慕藜羹最清好，
故應不憚憶吾原。

己亥初秋
素仲配畫



●羅大佳

童年的船

童年的船，是生產隊的糞船。家鄉洪雅地處深丘地帶，牟河壩有山，有水，有樹林，有小鳥，卻沒有長江和大海。就是念茲在茲的牟河，河頭河尾也有石橋，來來往往不用撈船擺渡。兒時的記憶裏，我是沒有見過船的，但生產隊的糞船卻給了我們船的記憶。糞船是鄉村水田用於潑糞的木船，算不上精巧，卻撐起了牟河壩一茬又一茬的秧苗生長。記憶裏，船就泊在牟河壩冬水田的楊柳樹下，黑黝黝的船身浸着水光。春天，沉睡了一冬的水田被人們用犁鏵翻耕耙平，大人們用糞桶扁擔挑來家畜肥料，沿着田埂澆到田裏，然後用手抹平，撒上穀種，育出秧苗，而大水田不得不靠糞船將家畜肥載到水田中央，再施到田裏。童年的我總愛往田埂上跑，身後還跟着三兩個同齡的夥伴。春風前後，育秧時節就到了，這便是糞船最忙碌的時候。深褐色的糞水經過生產隊大茅坑的滷製，散發出濃烈卻讓人安心的氣味。男人們用扁擔糞桶挑着糞水，肩上壓出吱吱呀呀的聲音，在窄窄的田埂上排成一隊，像傳遞接力棒似的把糞水倒進糞船。船不大，裝滿了就沉沉往下墜，船舷離水面只剩寸許，負責潑糞的農人撐着竹

篙，一步一擲地把船推向秧田中央。竹篙劃過水面的聲響，混着田埂上的笑語聲，在晨霧裏蕩開。我們不敢靠近船身，就蹲在田埂邊看新鮮。潑糞的農人握着木瓢，從船艙裏舀起糞水，手腕一揚，一道弧線劃過半空，糞水便均勻地潑灑在水田裏，泛起細密的漣漪。穀種沾了糞水，便會像喝飽了養分的植物，滋滋生長。有時農人會喊小孩遞個木瓢，我們便貼着腳跑過去，鼻尖縈繞着糞水特有的氣味，卻不覺得難聞，因為那是莊稼的養分，是牟河壩人賴以生存的氣息。

有一次，幾位小夥伴趁大人回家吃午飯，偷偷爬上船，學着大人的樣子划槳，想像着要去大海航行。不料船翻了，幾人掉進水田裏，引得我們哈哈大笑。那時我們盼着長大，能駕駛這隻載着希望的木船自由航行。後來化肥漸多，那艘童年的糞船慢慢被閒置在牟河灣裏，船身漸漸朽壞，被青苔和野草覆蓋。每當春天來臨，牟河壩的秧田又綠起來時，我總會想起那隻黑黝黝的木船，想起田埂上的接力挑糞，想起父老鄉親潑糞的身影。糞船裏裝的不只是滋養秧苗的糞水，更是鄉村的煙火，童年的歡樂，以及農人對土地最質樸的敬畏與熱愛。



●周兵 紀錄片導演、歷史學博士

莫高窟中的信笺

在敦煌，那些歷經千年風沙卻依然靜靜矗立的古代烽燧，彷彿是時光埋藏信物的匣子。對於考古學者而言，那裏是可能蘊藏驚喜的寶藏之地。1907年，考古學家斯坦因在敦煌玉門關外的一座烽燧遺址中，發現了一封被沙土掩埋的信。

信紙早已破損，歲月在紙面上留下裂痕與殘缺，但上面的字跡卻依然清晰，彷彿剛剛被寫下。這是一位妻子寫給丈夫的家書，寫於西元4世紀初。它以粟特文寫成——那是中亞粟特商人使用的文字——後世稱之為《粟特古信笺》。據學者考證，這很可能是絲綢之路上現存最早的家庭書信。

她在信的開頭便訴說著漫長的等待與失望：「你離開以後，從未給我寫過隻言片語。」丈夫遠行，音信全無。這位妻子獨自留在敦煌，生活的艱辛與情感的孤寂撲面而來：「我獨自留在家中，沒有糧食，也沒有錢。」

她不得不依靠外人，甚至不得不面對孩子寄人籬下的現實：「你的孩子們，如今只能依靠別人生活。」

字裏行間漸漸湧出壓抑不住的憤怒與悲傷：「你拋下我，像拋下一個陌生人。」沒有修飾，沒有婉轉，這是一位被遺棄的女性的真實吶喊。信中不見絲綢之路上常被傳頌的繁華與傳奇，只有日常的匱乏、焦慮與心碎。

她的丈夫，或許是一位粟特商人。粟特人自古便是絲綢之路上活躍的「貿易中間人」。他們牽着駱駝，載着絲綢、香料與珠寶，穿梭於沙漠與綠洲之間，精通多種語言，擅長算計利益，連接起東西方的物質與文化。然而，這封信揭開了那幅光輝畫卷的另一面：這條路不僅有財富與機遇，也有離散與遺忘。

丈夫為何再無音訊？也許他在某段險途遭遇不測，長眠於沙漠；也許他在遠鄉另立家室，將舊人舊事置之腦後。我們已無法知曉。只知這封信並未抵達目的地，不知何故被遺落在烽燧之中，一躺便是千年。



●青 絲

重溫健康

辭舊迎新之際，健康話題也會比平時更受關注，很多對此不太敏感的人，到了年末，又衰老一歲，也會不由慨嘆歲月如流的匆促感，重拾之前忽略的健康關切。尤其是為過去一年做總結時想起，身邊有親人朋友傳出健康警訊：有人體檢指標爆表，有人受疾病困擾，還有人說走就走了……原本心目中的先後價值排序，便會在暗中被重排一遍。

其實我相信，每個人隨着年齡增長，身體平時就已經發出了各種提醒，讓長期生活在快節奏和高壓力中的人多關注自身健康，但大多數人都沒有真正當回事——最初會自信認為，自己是「天選之子」，絕不會生病；接下來面對一些輕微的症狀提示，會僥倖覺得不會太嚴重；當身體終於發出「受夠了」的憤怒宣言，亮起了紅燈，又陷入到悲觀沮喪情緒中無法自拔，自怨自艾也就這麼倒霉，為何受傷的偏偏是自己？

我也是這樣一路走過來的，當吃過了苦頭，才驟然驚覺自己曾經錯過了什麼，才發現原來最平凡的健康，就是生命最好的贈予。但也有不少人，即使知道自己出現健康問題並不是意外，仍然態度懶散傲慢，沒有接受足夠的教訓。我平時經常看一些健康科普視頻，下面總有人很不客氣地質問那些做科普的醫生，怎麼治療？你不說治療方法，就是在騙流量。我估計那些做科普的醫生也一定很無語，因為這樣問的人，毫無健康管理概念，以為只要自己身體出現的症狀經過治療被消除，就會一切恢復如初，可以繼續像過去那樣該吃吃，該喝喝，縱情生活。

有一個釋門哲理故事：圓被切掉一塊，豁了個口子，很懊惱，想要做回完整的自己，於是四處尋找失去的部分。由於有缺口，圓滾動起來很慢，只能努力適應忍受自己的殘缺和不便。經過一段時間尋找，圓終於找到與自己適配的另一塊碎片，又拼湊成一個完整的圓。圓高興極了，於是放肆地滾動，剛嵌入身體的碎片提醒它，不要這麼快，如果把我碰掉了，就再也補不回來了。可是圓聽不進去，認為自己有過了經驗教訓，不會重蹈覆轍，結果刹不住，撞到一棵大樹，又回到了殘缺的樣子。

很多人對待健康的態度，就是那個殘缺的圓，不明白自己身體出問題，其實是長期累積的總爆發，有時候只須幾秒鐘的失衡，就會徹底改變一個人的一生。而靠藥物治療維持的健康只是暫時的，真正起決定作用的是自我管理，學會怎樣去與自己的身體合作：平時做好飲食管理，實現食物種類多樣化，多運動，養成規律的生活習慣，學會自我紓解壓力。現代人應當適當放慢步調，不時溫習一下這些看似老生常談的健康觀念，畢竟擁有再多的金錢和成功，也無法填補失去健康的巨大虧空。

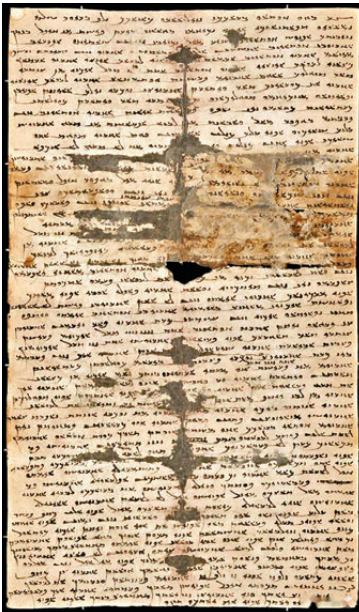
信中最為打動人心的一句，出現在結尾：

「我忍受羞辱，只為了還能活下去。」

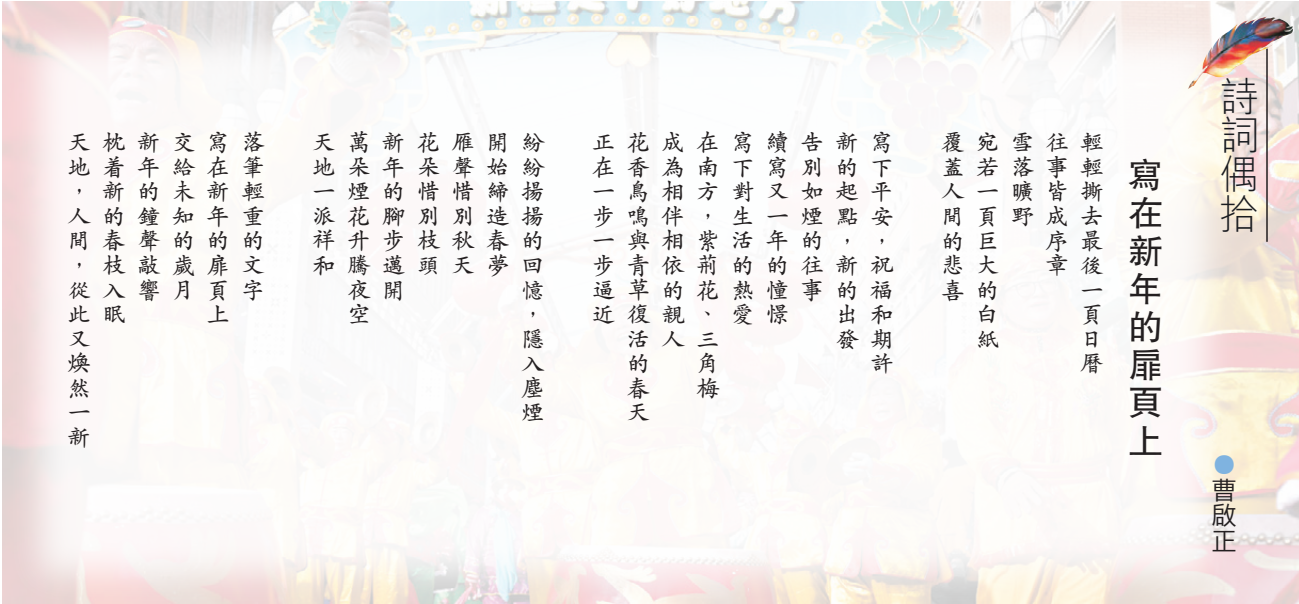
這句話，讓宏大的絲綢之路敘事陡然降落到一個具體的人、一段具體的生命經驗之中。歷史不僅是帝王的功業、商隊的榮光，也是普通人的飢餓、等待、痛苦與屈辱。這位沒有留下姓名的女子，用自己的筆，為絲路添加了一抹沉重而真實的情感底色。

這封未曾寄達的信，在1907年重見天日，成為學術界反覆解讀的文本。學者們通過它，探討粟特人的移民網絡、絲綢之路上的通訊方式、女性在長途貿易社會中的處境。它像一扇微小的窗，讓我們窺見那個時代普通人的悲歡離合。

如今，當我們站在敦煌，看風沙拂過殘缺的烽燧，或許會想起這位女子。她的信，跨越1,600年光陰，不再只是紙張與文字，而是一段未曾消散的等待、一聲穿越時空的低訴。絲綢之路的故事，因此而更加完整——它不只有貨物與信仰的流動，也有牽掛與淚水的痕跡；不只有遠征的男性，也有守候的女性。這封信讓我們看見，歷史中那些沉默的、被忽略的角落，始終閃爍着人性的微光。它不屬於帝王將相，不屬於英雄傳奇，只屬於一位在敦煌苦苦等待的尋常女子。而正是這樣的敘述，讓歷史變得可觸、可感、可痛，讓我們在宏偉的時空畫卷中，依然能聽見某個普通人心跳的聲音。



●粟特文古信札 作者供圖



詩詞偶拾
寫在新年的扉頁上

●曹啟正